Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4777

31. 05. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Rainder Steenblock, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/4536 —

Erhaltung eines leistungsfähigen deutschen Schienennetzes

Erklärtes Ziel der Bahnreform ist die Schaffung von Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt. Wichtigste Wettbewerbsvoraussetzung ist ein funktionierendes Schienennetz mit Kapazitäten, die unterschiedliche Betriebsformen und attraktive Angebote ohne vorherige Investitionen zulassen. Soweit es dabei um das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes geht, hat der Bund nach Artikel 87e Abs. 4 (1) des Grundgesetzes (GG) dem Wohl der Allgemeinheit beim Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen. Trotz dieses klaren Auftrages tauchen im Zusammenhang mit der Erhaltung des Schienennetzes zahlreiche, im folgenden thematisierte Fragen auf.

So muß beispielsweise laut § 11 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen – derzeit hauptsächlich die Deutsche Bahn (DB) AG – für die dauernde Einstellung des Betriebes einer Schienenstrecke darlegen, „daß ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind". Bei diesem Verfahren ist allerdings bis heute nicht geregelt, wie sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen an möglicherweise interessierte Dritte zu wenden und die Erfolglosigkeit von Verhandlungen nachzuweisen hat. Offensichtlich gibt es sogar Fälle, in denen interessierte Dritte von der DB AG nicht berücksichtigt worden sind. Auch die Bundesregierung bestätigt in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage zu Streckenstillegungen, daß „die Entscheidung über eine Reihe von Anträgen der DB AG... durch das EBA ausgesetzt [wurde], nachdem bekannt wurde, daß Verhandlungen mit Interessenten nicht geführt worden sind" (Drucksache 13/2569, Seite 6).

Vorbemerkung

Die Berücksichtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der Verkehrsbedürfnisse, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes gemäß Artikel 87e Abs. 4

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. Mai 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

des Grundgesetzes ist im Kontext mit den Aufgaben und den Zuständigkeiten des Bundes zu sehen; sie führt nicht dazu, daß der Bund Aufgaben der Länder oder kommunalen Gebietskörperschaften wahrnimmt. Mit § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen und § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) wurden erstmals institutionelle Verfahren geschaffen, mit deren Hilfe regionale Interessenten Eisenbahnstrecken übernehmen können, die die Eisenbahnen des Bundes nicht weiter betreiben wollen.

1. a) Sieht es die Bundesregierung im Hinblick auf die von ihr angestrebte Stärkung des Schienenverkehrs und im Hinblick auf die Verbesserung des Wettbewerbs der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander sowie zwischen Schiene und Straße als erforderlich an, daß möglichst viel Schieneninfrastruktur – mehr als zur Bewältigung des derzeitigen Verkehrsaufkommens notwendig – erhalten bleibt?

   b) Hält die Bundesregierung es insbesondere für erforderlich, daß möglichst weite Bereiche der Bundesrepublik Deutschland Anschluß an die Schieneninfrastruktur erhalten (vgl. das „Neue Bahn"-Konzept des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie vom Februar 1995)?

   c) Inwieweit strebt die Bundesregierung an, für einen Schienenverkehr als vollwertige Alternative zum Autoverkehr im Fern-, Regional- und Nahverkehr – beim Regional- und Nahverkehr aufgrund ihrer Infrastrukturverantwortung gemäß Artikel 87 e GG – zu sorgen?

   d) Ist sich die Bundesregierung der Tatsache bewußt, daß Aufgabenträger auf kommunaler oder Länderebene nur dann einen attraktiven Schienenverkehr bestellen können, wenn die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist?

a) Die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und die Verbesserung der Wettbewerbssituation der Eisenbahnen setzt eine bedarfsgerechte Gestaltung der Eisenbahninfrastruktur voraus. Im Hinblick auf die Kosten der Infrastruktur und die wettbewerbsrelevanten Entgelte für die Infrastrukturnutzer ist die Schieneninfrastruktur rationell zu dimensionieren. Wie für jede andere Produktionsanlage gilt der Leitsatz: So viel wie nötig, so kostengünstig wie möglich.

b) Die Verästelung des Eisenbahnnetzes stößt dort an Grenzen, wo das Verkehrsaufkommen so gering ist, daß der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur durch Nutzungsentgelte nicht mehr finanziert werden kann. Nicht jede Gemeinde kann einen unmittelbaren Eisenbahnanschluß erhalten. Die Bundesregierung setzt daher auf den kombinierten Verkehr als marktgerechte Kooperation, bei der jeder Verkehrsträger seine spezifischen Stärken zur Geltung bringen kann:
   - Beförderung eines großen, gebündelten Verkehrsaufkommens auf der Schiene,
   - Sammlung und Verteilung der Güter in der Fläche auf der Straße.

c) Die Bundesregierung nimmt ihre Infrastrukturverantwortung für die Schienenwege u. a. dadurch wahr, indem sie darauf hinwirkt, daß sämtliche hierfür bereitgestellten Haushaltsmittel möglichst vollständig und möglichst wirksam für Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen nach dem Bundesschienenwegeaus-

baugesetz (BSchwAG) und für die Beseitigung investiver Altlasten – im Schienennetz der ehemaligen Deutschen Reichsbahn – nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) eingesetzt werden. Mit der Einführung der Artikel 87e und 143a des Grundgesetzes hat der Gesetzgeber entschieden, daß die Erfüllung der Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs nur noch bis zum 31. Dezember 1995 vom Bund wahrzunehmen war. Ab dem Jahr 1996 sind die Länder damit für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im gesamten öffentlichen Personennahverkehr zuständig.

Die den Ländern nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes zur Verfügung stehenden Mittel sind zur Deckung sämtlicher Kosten vorgesehen, die den Verkehrsunternehmen durch die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr entstehen. Dabei soll mit den Mitteln nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes auch der auf die Infrastruktur entfallende Kostenanteil finanziert werden.

Die Wahrnehmung der Aufgaben der Länder im Bereich des Nahverkehrs wird dadurch flankiert, daß nach § 8 Abs. 2 BSchwAG 20 % und nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 DBGrG mindestens 30 % der Investitionsmittel des Bundes für die Schienenwege für den Nahverkehr zu verwenden sind. Die grundgesetzliche Infrastrukturverantwortung der Länder für Nahverkehrsmaßnahmen spiegelt sich auch im BSchwAG und DBGrG wieder, da § 8 Abs. 2 Satz 2 BSchwAG und § 22 Abs. 3 Satz 2 DBGrG vorsehen, daß die mit Bundesmitteln finanzierten Maßnahmen zwischen den Ländern und der Deutschen Bahn AG (DB AG) abzustimmen sind.

d) Die Bundesregierung ist sich dieser Tatsache bewußt.

Zur Zuständigkeit der Länder für die dem Nahverkehr dienende Schieneninfrastruktur wird auf die Antwort zur Frage 1c verwiesen.

2. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß die Infrastrukturverpflichtung des Artikels 87e GG nicht nur die Vorhaltung der für das derzeitige Angebot der DB AG minimal benötigten Infrastruktur betrifft, sondern auch

   — Reserven für eine Verdichtung des Angebots,
   — Reserven für ein stärkeres Güterverkehrsaufkommen,
   — Reserven für in Schienen- und Nahverkehrsplänen angestrebte Angebote

   enthalten muß?

Um dem prognostizierten Wachstum der Verkehrsnachfrage im Zeitraum bis 2012 gerecht zu werden, stellt die Bundesregierung eine die Verkehrsträger koordinierende Bundesverkehrswegeplanung auf. Auf der Basis koordinierter Gesamtverkehrsprognosen werden dabei Investitionsvorhaben nach gesamtwirtschaftlichen, verkehrlichen, raumordnerischen, ökologischen und städtebaulichen Kriterien bewertet und nach Erfüllung bestimmter Bewertungskriterien in den Bedarfsplan eingestellt. Der erste Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist als Anlage dem Bun-

desschienenwegeausbaugesetz beigefügt. Reserven, die über den prognostizierten Bedarf hinausgehen, um jede auch nur entfernt denkbare Entwicklung zu berücksichtigen, können auch im Hinblick auf den Bundeshaushalt nicht bereitgestellt und vorgehalten werden. Auf die Antwort zur Frage 1 a wird verwiesen.

3. Schließt sich die Bundesregierung der Meinung an, daß bei Stilllegungsverfahren größtmögliche Transparenz im Interesse der Erhaltung von Verkehrsinfrastrukturen anzustreben ist?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Bestimmungen des § 11 AEG die größtmögliche Transparenz für evtl. Interessenten für die Übernahme von Eisenbahninfrastruktur gewährleisten, ohne in die unternehmerischen Belange und schutzwürdigen Interna des abgebenden Infrastrukturunternehmens einzugreifen.

4. a) Welche konkreten Bestimmungen hat die DB AG zu beachten, wenn sie – oft als Vorstufe zur Stillegung – Gütertarifpunkte aufhebt?

b) Welche Bestimmungen hat die DB AG insbesondere dann zu beachten, wenn sie den letzten Gütertarifpunkt einer Schienenstrecke aufhebt?

Einschlägige Bestimmung für die Aufhebung von Gütertarifpunkten ist Artikel 14 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69. Diese Bestimmung unterscheidet nicht, wo der betreffende Gütertarifpunkt im Schienennetz gelegen ist.

5. a) Wie groß zieht die Bundesregierung im Hinblick auf den von ihr angestrebten Wettbewerb im Markt der Eisenbahnunternehmen den Kreis der Dritten im Sinne von § 11 Abs. 1 AEG?

b) Inwieweit deckt sich diese Einschätzung mit der der DB AG, und wo sind gegebenenfalls konkrete Unterschiede?

a) Als „Dritte" im Sinne des § 11 Abs. 1 AEG sind anzusehen:

— öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahnen im Verkehrsbedienungsgebiet der Strecke,
— Inhaber von Privatgleisanschlüssen an der Strecke,
— Gebietskörperschaften, in deren Gebiet die Strecke gelegen ist (Gemeinden, Landkreise, das jeweilige Bundesland),
— Wirtschaftsunternehmen (Verlader), die Sendungen über die stillzulegende Strecke im Laufe der letzten zwei Jahre bezogen bzw. aufgeliefert haben.

Die Bundesregierung ist zur Zeit bestrebt, ein Einvernehmen mit Eisenbahnen und Ländern darüber herzustellen, daß über die bisherige Praxis hinaus jede beabsichtigte Streckenstillegung im Bundesgebiet in geeigneter Weise bekannt zu machen und jedem sich darauf meldenden Interessenten ein Angebot zu unterbreiten ist.

b) Nach Erfahrung des Eisenbahn-Bundesamtes haben die bisherigen Entscheidungen über die Anträge der DB AG gezeigt, daß Verlader die eventuelle Übernahme einer Strecke nur als Privatgleis in Erwägung ziehen und nicht den Weiterbetrieb als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs beabsichtigen. Die zwingende Beteiligung der Verlader wäre somit nach Annahme des zur Frage 5 a dargestellten Verfahrens entbehrlich.

6. a) Wie ist bislang sichergestellt worden, daß die DB AG dem in Frage 5 abgefragten Personenkreis auch tatsächlich ein Angebot im Sinne von § 11 Abs. 1 AEG unterbreitet hat?

b) Warum überprüft das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bislang nicht die Vollständigkeit des Adressatenkreises und des Angebotes?

c) Warum wurde insbesondere bislang nicht mittels einer an das Eisenbahn-Bundesamt adressierten Verwaltungsrichtlinie dafür gesorgt, daß die Erfolglosigkeit von Verhandlungen zwischen DB AG und Dritten durch die Ergebnisse einer bundes-, besser: europaweiten Ausschreibung nachgewiesen werden muß?

Das Ergebnis der Übernahmeverhandlungen ist im Streckenstillegungsantrag darzulegen. Im übrigen wird auf die Antwort zur Frage 5 verwiesen.

7. a) Ist der Bundesregierung bekannt, daß teils ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, teils nicht in der betreffenden Region tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen großes Interesse am Erbringen von Verkehrsleistungen auf stillgelegten oder zumindest nicht mehr befahrenen Eisenbahnstrecken haben?

b) Will, und wenn ja, wie will die Bundesregierung in solchen Fällen verhindern, daß es zu Stillegungen – und schlimmer noch: zur Entwidmung und zum Verkauf solcher Schienenstrecken – kommt, obwohl sich die unter a) genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Teil durchaus dafür interessieren oder in Zukunft interessieren könnten, selbst die betreffenden Infrastrukturen zu übernehmen?

a) Die Bundesregierung ist an Verhandlungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Infrastrukturbetreiber DB AG nicht beteiligt. Insofern sind ihr entsprechende Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht bekannt. Die Bundesregierung geht davon aus, daß Eisenbahnverkehrsunternehmen nur dort großes Interesse am Erbringen von Verkehrsleistungen zeigen, wo die Erträge mindestens die Aufwendungen decken. Dies ist für die stillgelegten oder nicht mehr befahrenen Eisenbahnstrecken der DB AG nicht erkennbar.

b) Es gehört zu den unternehmerischen Aufgaben eines Verkehrsunternehmens, mit den betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen rechtzeitig zu einer vertraglichen Regelung hinsichtlich der Nutzung und des erforderlichen Umfangs der Infrastruktur zu gelangen. Die DB AG ist auch nach der genehmigten Stillegung einer Strecke bereit, den Rückbau und die Entwidmung der Infrastruktur zurückzustellen, wenn die Interessenten die Kosten für die Verkehrssicherungspflicht übernehmen.

8. a) Stimmt die Bundesregierung der These zu, daß zur Zeit die wirtschaftliche Attraktivität stillegungsbedrohter DB AG-Strecken faktisch allein durch die DB AG beurteilt wird?

   b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es aus Kostengründen das derzeitige – betriebswirtschaftliche – Interesse der DB AG, Unternehmensbereich Fahrweg, aufgrund der derzeitigen Konstruktion sein muß, Infrastruktur abzubauen, wenn für sie keine konkreten Bestellungen vorliegen?

   c) Ist es vor diesem Hintergrund nicht Aufgabe der Bundesregierung, diese dem Infrastrukturauftrag des Grundgesetzes (Artikel 87 e) zuwiderlaufenden Interessen durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren?

a) Die Wirtschaftlichkeit einer Produktionsanlage kann naturgemäß nur von dem beurteilt werden, der diese Anlage betreibt. Die DB AG stellt jedoch Übernahmeinteressenten die Daten der betreffenden Infrastruktur zur Verfügung, so daß sich diese ein eigenes Urteil bilden können.

b) und c)

Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 1 a und 2 wird verwiesen.

9. a) Geht die Bundesregierung davon aus, daß die derzeitigen Beurteilungen der DB AG auch noch in einigen Jahren Bestand haben werden, wenn konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Markt Fuß gefaßt haben und Verkehrsleistungen dank funktionierenden Wettbewerbs möglicherweise zu ganz anderen Bedingungen anbieten können, als heute die DB AG?

   b) Wie will die Bundesregierung der EU-Rahmengesetzgebung Rechnung tragen, einen freien Wettbewerb im Schienenverkehr zu ermöglichen, wenn andererseits – wie seit dem 1. Januar 1994 offenkundig – große Teile des Schienennetzes entsprechend den Vorstellungen des Infrastrukturmonopolisten DB AG binnen weniger Jahre aufgegeben werden, so daß sich Bedingungen und Möglichkeiten eines Bahnbetriebes immer weiter verschlechtern?

   c) Ist sich die Bundesregierung der Tatsache bewußt, daß das Rationalisierungsprogramm „RZ 2000" den Marktzugang von Eisenbahnunternehmen erheblich erschwert?

   Wie beurteilt die Bundesregierung dieses Programm?

   d) Inwieweit ist der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sichergestellt, wenn der – weitgehende – Infrastrukturmonopolist DB AG – zugleich größter Anbieter von Verkehrsleistungen – aufgrund solcher Maßnahmen wie „RZ 2000" über den Zugang zum Schienennetz zumindest in Teilräumen entscheiden, d. h. Mitbewerber aus dem Markt drängen kann?

   e) Wie will die Bundesregierung Güterverkehr in der Fläche ermöglichen, wenn gleichzeitig aufgrund des aktuellen Netzrückbaus durch die DB AG der Flächenbedarf für Gleisanschlüsse derzeit als „nicht betriebsnotwendig" eingestuft wird, so daß es zur Entwidmung und zum Verkauf der entsprechenden Flächen kommen dürfte?

   Hält die Bundesregierung dieses Vorgehen angesichts der künftigen Herausforderungen im Verkehr für weitsichtig?

a) Ja. Die schon heute unwirtschaftlichen Strecken sind von ihrem Verlauf und der Trassierung her nicht geeignet, die zukünftigen Anforderungen des Verkehrsmarktes an die Infrastruktur der Schienenwege des Bundes zu befriedigen. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zur Frage 7 b wird verwiesen.

b) Es ist nicht zutreffend, daß die DB AG binnen weniger Jahre große Teile des Schienennetzes aufgeben will. Die Stillegung einer Eisenbahninfrastruktur stellt im übrigen keine Diskriminierung Dritter dar, da alle Nutzer zu der verbleibenden Infrastruktur diskriminierungsfreien Zugang haben.

c) Die DB AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehalten, den Umfang ihrer Produktionsanlagen rationell zu dimensionieren. Hierzu dient u. a. das Programm „RZ 2000“. Durch die Außerbetriebnahme und Vermeidung der Erneuerung langfristig nicht benötigter Infrastruktur kann die DB AG ihre Kostenstruktur verbessern und die Infrastruktur den Eisenbahnverkehrsunternehmen günstiger zur Verfügung stellen. Insofern dient auch die rationelle Gestaltung der Infrastruktur der Förderung des Marktzuganges von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auf die Antwort zur Frage 1 a wird verwiesen.

d) Auf die Antwort zur Frage 9 b wird verwiesen. Das Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur wird durch die Vorschriften des § 14 AEG sichergestellt.

e) Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 1 a und 2 wird verwiesen.

10. a) Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit im Schienenpersonennahverkehr erfolgenden Innovationsschübe, durch die der Betrieb erheblich verbilligt werden kann, so daß sich Verkehrsangebote auch wieder auf von Stillegung bedrohten Infrastrukturen lohnen?

b) Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit im Güterverkehr anstehende Steigerung der Wirtschaftlichkeit z. B. durch bimodale Containersysteme, durch die sich ebenfalls wieder Verkehrsangebote auf von Stillegung bedrohten Infrastrukturen lohnen dürften?

c) Wäre es angesichts der Möglichkeit, derzeit stillgelegte oder stillegungsbedrohte Strecken in einigen Jahren unter volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten ganz neu bewerten zu müssen, nicht sinnvoll, mit Stillegungen außerordentlich vorsichtig umzugehen, d. h. sie möglichst zu unterbinden und bei tatsächlich erfolgenden Stillegungen dafür zu sorgen, daß es zumindest zu keiner Entwidmung der wertvollen Verkehrsfläche (insbesondere innerorts!) kommen kann?

d) Mit welchen konkreten Mitteln plant die Bundesregierung ein möglichst großes Schienennetz in Deutschland gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG zu erhalten, und der grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung des Bundes für die Schienenwege zu entsprechen?

e) Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung gegebenenfalls, um durch planerische Sicherung von Eisenbahntrassen die Option zur Reaktivierung kurz-, mittel- und langfristig zu erhalten, um ihrem Auftrag gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG gerecht zu werden?

a) Die derzeitigen Innovationen im Schienenpersonennahverkehr betreffen die kostengünstige Konzeption und Beschaffung der Fahrzeuge. Die Eisenbahnstrecken, auf denen derzeit keine Verkehrsleistungen erbracht werden, sind mit einem minimalen Infrastrukturstandard zur Durchführung von Güterverkehr ausgestattet. Für die Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf solchen Strecken sind zum

Teil beträchtliche Investitionen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit erforderlich. Inwieweit sich unter diesen Randbedingungen die Wiederaufnahme des SPNV wirtschaftlich gestalten läßt, ist von den beteiligten Eisenbahnunternehmen und den Aufgabenträgern im SPNV zu bewerten.

b) Charakteristisch für den kombinierten Verkehr ist die Sammlung und Verteilung der Ladeeinheiten vor Ort mit Straßenfahrzeugen. Die Bedienung fein verästelter Nebenstrecken in der Fläche würde einen dem kombinierten Verkehr artfremden Rangieraufwand bedeuten.

c) Die Versagung von Anträgen zur Genehmigung der Einstellung des unwirtschaftlichen Eisenbahninfrastrukturbetriebes zieht eine Kostenausgleichspflicht nach sich, für die dem Bundesministerium für Verkehr keine Mittel zur Verfügung stehen. Im übrigen wird auf die Antwort zur Frage 9 a und die Vorbemerkung verwiesen.

d) und e)

Die Verantwortung des Bundes für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes gemäß Artikel 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes wird durch das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 135 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2423) konkretisiert. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen

Nach der mehrjährigen Finanzplanung stellt der Bund aus dem Haushalt 1996 sowie für die Folgejahre bis 1999 jährlich 7,2 Mrd. DM für Schienenwegeinvestitionen zur Verfügung. Somit ist zusammen mit den eingeplanten Eigenmitteln der DB AG, die in diesem Zeitraum 6,9 Mrd. DM betragen werden, mittelfristig aller Voraussicht nach auch weiterhin ein jährliches Investitionsvolumen von rd. 9 Mrd. DM umsetzbar.

11. a) Wie geht die derzeitige Struktur der Trassenpreise auf die Möglichkeit ein,

- daß Länder Verkehr auf einer heute nicht mehr bedienten Schienenstrecke bestellen wollen,
- daß Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Personenverkehre auf einer heute (im Personenverkehr) nicht bedienten Schienenstrecke betreiben wollen,
- daß Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Güterverkehre auf einer heute (im Güterverkehr) nicht bedienten Schienenstrecke betreiben wollen,

und teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß solche eigenwirtschaftlichen Verkehre durchaus dann wirtschaftlich sein können, wenn die Trassenpreise nach dem Grenzkostenprinzip bemessen werden?

b) Wer ist für die Inbetriebnahme von stillgelegten und gegebenenfalls auch bereits entwidmeten Schienenstrecken verantwortlich, und welche Voraussetzungen sind konkret zu erfüllen, um eine solche Strecke wieder in Betrieb zu nehmen?

c) Wie wirken sich finanzielle Leistungen eines Eisenbahnunternehmens oder interessierter Kommunen, welche die Schienenstrecke in einen wieder befahrbaren oder gar in einen modernen Zustand versetzen, auf die Trassenpreise aus?

Kann der daraus resultierende Vorteil für diese in irgendeiner Weise gesichert werden?

a) Die Gestaltung der Entgelte für die Nutzung von Schienenwegen ist allein Angelegenheit des betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Über die Wirtschaftlichkeit einzelner Verkehre kann die Bundesregierung keine Bewertung abgeben.

b) Die Wiederinbetriebnahme einer stillgelegten Strecke kann jederzeit erfolgen, wenn eine erneute Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 6 AEG erteilt ist und die Anforderungen an die Betriebssicherheit erfüllt sind. Soll eine entwidmete Schienenstrecke wieder in Betrieb genommen werden, ist zuvor ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

c) Auf die Antwort zur Frage 11 a wird verwiesen.

12. a) Hält die Bundesregierung den in § 11 Abs. 2 AEG genannten Zeitraum von drei Monaten, in dem in der Regel das EBA über eine Stillegung entscheiden muß, für ausreichend, insbesondere wenn man bedenkt, daß Stellungnahmen betroffener Kommunen in der Regel eines längeren Zeitraums – unter anderem zur Aufstellung eines tragfähigen Finanzierungskonzeptes, zur Beschlußfassung in den kommunalen Wahlgremien und zur Genehmigung durch die Kommunalaufsicht – bedürfen?

b) Hält die Bundesregierung die Frist, welche die DB AG im allgemeinen „Dritten" gemäß § 11 Abs. 1 AEG einräumt – in der Regel, aber nicht gesetzlich geregelt, ebenfalls drei Monate –, für ausreichend?

a) Ja. Die kommunalen Gebietskörperschaften werden als potentielle Übernahmeinteressenten bereits im Vorfeld eines Antrages nach § 11 AEG beteiligt. Darüber hinaus besteht nach den Absätzen 3 und 5 dieser Vorschrift die Möglichkeit, die Genehmigung für maximal ein Jahr bei Ausgleich der Kosten durch den Veranlasser zu versagen, um dem Zeitbedarf für Verkehrsuntersuchungen und Entscheidungen Raum zu geben.

b) Die Entscheidung der DB AG, eine Eisenbahnstrecke im Verfahren nach § 11 AEG zur Disposition zu stellen, ist in der Regel nur der Endpunkt eines langen und in der Region erkennbaren Verkehrsrückganges. Insofern ist eine Frist von drei Monaten ausreichend, um die grundsätzliche Bereitschaft zum Eintritt in Übernahmeverhandlungen zu erklären. Der Verzicht auf eine Fristsetzung würde dazu führen, daß – wie in der Vergangenheit – Verfahren durch Nichtäußerung verschleppt werden.

13. Welche Rolle wird bei der anstehenden Erarbeitung des Fünfjahresplans Schiene, zu der die Bundesregierung bis Ende 1996 verpflichtet ist, neben dem Netzausbau die Erhaltung und Modernisierung des bestehenden Netzes einschließlich stillegungsbe-

drohter Strecken spielen, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich Stillegungspläne oft überhaupt erst aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung von Nebenstrecken, mangelhafter Marktorientierung und -fähigkeit des Angebotes und entsprechender geringer Akzeptanz bei den Fahrgästen ergeben?

Ersatzinvestitionen werden nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht in den Bedarfsplan aufgenommen und insofern auch nicht in dem neuen Fünfjahresplan Schiene ausgewiesen. Gleichwohl finanziert der Bund sowohl Erhaltungs- als auch Modernisierungsmaßnahmen am bundeseigenen Schienennetz im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

14. a) Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, daß trotz des erklärten Zieles der Bahnreform, für möglichst viel Wettbewerb im Schienenverkehr zu sorgen, inzwischen das „Monopolunternehmen DB AG" mit seinem Unternehmensbereich Fahrweg weitgehend allein entscheidet, auf welchem Netz ein Markt der Schienenverkehrsunternehmen stattfinden kann?

b) Warum versagt sich die Bundesregierung bislang der Aufgabe, stillegungsbedrohte Strecken für potentielle Bewerber – Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder Infrastrukturunternehmen, zum Teil auch als ein einziges Unternehmen – vorzuhalten, damit diese bessere Marktzugangschancen durch Erhaltung vorhandener Netzzusammenhänge haben?

c) Plant die Bundesregierung, von den Möglichkeiten nach Verordnung (EWG) 1191/69 Artikel 2 Abs. 3 zur Auferlegung der Pflege stillgelegter Infrastruktur Gebrauch zu machen?

Wenn ja, wo und in welchem Umfang?

d) Für welche Strecken wird der DB AG und gegebenenfalls anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland derzeit die Erhaltung nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz auferlegt?

e) Aus welchem Grund wird von dieser Möglichkeit derzeit nur in geringem Umfang Gebrauch gemacht?

f) Welche Strecken wurden seit dem 1. Januar 1994 aus dieser Auferlegung entlassen (mit konkretem Zeitpunkt)?

a) Die gesetzlichen Regelungen zur Bahnreform haben die Grundlage für die Entwicklung eines Wettbewerbs beim Zugang zum Eisenbahnnetz geschaffen. Auch die DB AG hat das Diskriminierungsverbot bei ihren Entscheidungen über die Nutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur zu beachten. Die Gestaltung ihres Netzes unterliegt insbesondere den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des AEG.

b) Dies ist nicht Aufgabe der Bundesregierung. Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 1 a, 2, 7 b sowie 10 d und 10 e wird verwiesen.

c) Nein. Nach Artikel 1 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind die auferlegten Verpflichtungen aufzuheben. Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind nur noch für Verkehrsleistungen im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr zulässig (Artikel 1 Abs. 5).

d) bis f)

Die gewünschten Angaben unterliegen der amtlichen Geheimhaltung.

15. a) In welchem Umfang ist es seit dem 1. Januar 1994 zu einem Erwerb von Schienenstrecken durch Kommunen, kommunale Zweckverbände oder Bundesländer nach § 26 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) gekommen? (Bitte eine detaillierte Auflistung unter Berücksichtigung der Angabe, zu welchem jeweiligen Termin die DB AG die Strecken angeboten hat und wann die jeweiligen Vertragsabschlüsse erfolgt sind.)

    b) Inwiefern können Kommunen überhaupt Schienenstrecken erwerben bzw. sich an ihrem Erwerb angesichts der Tatsache beteiligen, daß ihnen tendenziell die Kommunalaufsicht aus Haushaltsgründen eher einen solchen Erwerb untersagen dürfte?

    c) In welchen Fällen und aus welchen konkreten Gründen ist die Übertragung nach § 26 ENeuOG gescheitert?

    d) Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen die Kommunalaufsicht am Erwerb von Strecken interessierten Kommunen einen solchen Erwerb untersagt haben?

    e) Welche bereits stillgelegten Strecken sind gegebenenfalls wieder in Betrieb genommen worden?

a) Seit dem 1. Januar 1994 sind dem Bundesministerium für Verkehr keine Verträge der DB AG über die Übertragung von Liegenschaften nach § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (BEVermG) zur Zustimmung vorgelegt worden.

   Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs ist durch Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 (Regionalisierungsgesetz) auf die Länder übergegangen. Auf Angebote der DB AG an die Aufgabenträger, die zum Abschluß von Verträgen nach § 26 BEVermG führen können, nimmt das Bundesministerium für Verkehr aufgrund der gesetzlichen Aufgabenverteilung keinen Einfluß.

b) Über die tatsächlichen finanziellen Möglichkeiten von Kommunen, Schienenstrecken zu erwerben, kann die Bundesregierung keine Aussage treffen.

c) Dem Bundesministerium für Verkehr werden nach § 26 Abs. 3 BEVermG nur abgeschlossene Verträge zur Zustimmung vorgelegt; über gescheiterte Übertragungen unterrichten die Beteiligten das Bundesministerium für Verkehr nicht.

d) Nein.

e) Voraussetzung für die Anwendung von § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen ist u. a., daß die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches auf Übertragung der Liegenschaften ausschließlich oder ganz überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wird. Die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Eisenbahninfrastruktur kann nicht nach dieser Vorschrift erfolgen.

16. a) In welchem Umfang ist es seit dem 1. Januar 1994 zu einem Erwerb seitens „Dritter" nach § 11 Abs. 1 AEG gekommen? (Bitte eine detaillierte Auflistung unter Berücksichtigung der Angabe, zu welchem jeweiligen Termin die DB AG die Strecken angeboten hat und wann die jeweiligen Vertragsabschlüsse erfolgt sind.)

b) In welchen Fällen und aus welchen konkreten Gründen ist die Übernahme einer Strecke gescheitert?

c) In welchem Umfang haben sich seit dem 1. Januar 1994 Bund oder Länder für die gemeinwohlorientierte Versagung der Stilllegungsgenehmigung nach § 11 Abs. 2 und 3 AEG eingesetzt?

d) In welchen Fällen wurde dennoch stillgelegt?

a) Bei keiner Strecke, die die DB AG nach dem 1. Januar 1994 Dritten zur Übernahme angeboten hat, ist es zu einer Übernahme der Infrastruktur gekommen.

b) Die von der DB AG angebotenen Verhandlungen zur Übernahme der Eisenbahninfrastruktur haben nicht zu Erfolgen geführt, weil die angesprochenen Dritten

- nicht geantwortet haben,
- eine Übernahme abgelehnt haben,
- zur Übernahme von Eisenbahninfrastruktur nur unter für die DB AG wirtschaftlich nicht tragbaren Bedingungen bereit waren,
- nicht zu einer lückenlosen Weiterführung des Betriebes bereit waren oder
- die Infrastruktur nicht als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs weiterführen wollten.

c) und d)

Eine Versagung der Genehmigung gemäß § 11 Abs. 2 und 3 AEG ist in keinem Fall erfolgt. Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 1 a, 2, 7 b sowie 10 d und 10 e wird verwiesen.

17. a) Welche Konsequenzen ergeben sich für die Bundesregierung aus der Tatsache, daß die DB AG bzw. das Bundeseisenbahnvermögen Grundstücksflächen stillgelegter Schienenstrecken verkaufen will bzw. verkaufen soll, obwohl diese Flächen beim Bau der Strecken in aller Regel und meist von den betroffenen Gemeinden unentgeltlich zum Zwecke des unbefristeten Betriebs der Eisenbahnstrecke zur Verfügung gestellt wurde?

b) Wie bewertet die Bundesregierung es, wenn die Kommunen oder die Länder die entsprechenden Trassen zur Vorsorge im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung infolge sich ändernder Verkehrs- und Umweltbedingungen erhalten wollen?

c) Wie bewertet die Bundesregierung den Entfall der Geschäftsgrundslage für die unentgeltliche Grundstücksüberlassung, indem der Eisenbahnbetrieb aufgelassen wird?

d) Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, daß die einst unentgeltlich zum Zwecke des unbefristeten Eisenbahnbetriebes überlassenen Strecken nach Stillegung an die ehemaligen Grundstückseigentümer zurückzuübertragen sind?

Wenn nein, warum nicht?

e) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, daß laut ENeuOG nicht die DB AG, sondern das Bundeseisenbahnvermögen Eigentümer der betreffenden Grundstücke ist und insofern das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 11. November 1993 (Neue Juristische Wochenschrift 1994, S. 1749) nicht mehr relevant ist?

a), c) und d)

Bei Aufgabe einer langjährig betriebenen Eisenbahnstrecke besteht kein Anspruch auf unentgeltliche Rückübertragung von Grundstücken, die seinerzeit für den Eisenbahnbau in Anspruch genommen worden sind. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluß vom 11. November 1993 (NJW 1994, S. 1749) entschieden. Dies bedeutet, daß die Bahn frei ist in ihrer Entscheidung, die Grundstücksflächen zu vermarkten. Es ist ein zwingendes Gebot der Wirtschaftlichkeit, daß die DB AG stillgelegte Eisenbahnstrecken vermarktet.

b) Die Kommunen oder die Länder können die Trassen im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung erwerben. Über die Konditionen des Erwerbs muß im Einzelfall verhandelt werden.

e) Aufgrund einer nach Artikel 1 § 23 Abs. 6 ENeuOG getroffenen Vergleichsregelung bleibt die DB AG Eigentümer der stillgelegten Eisenbahnstrecken. Der o. g. Beschluß des Bundesverwaltungsgerichts hat auch nach der Eisenbahnstrukturreform seine Bedeutung behalten.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333